



MEMORIA

“Concurso de ideas, con intervención de jurado para la definición de Estrategias de Transformación del Borde Litoral de la ciudad de A Coruña, desde el dique de Abrigo hasta la playa de Oza”

LEMA: 1.208////////2.018

1.- EL PUERTO EXTERIOR

2.- EL AUTOMOVIL Y EL PUERTO EXTERIOR JUNTOS

2.1.- Consecuencias para el futuro de la ciudad y principios básicos de actuación para una propuesta futura

2.1.1.- Asunto Automóvil

2.1.2.- Asunto Puerto Exterior

3.- CONTENIDOS REQUERIDOS POR EL PLIEGO

A.- INTEGRACIÓN URBANA ENTRE PUERTO Y CIUDAD

A.1.- Usos propuestos para la zona de estudio

A.2.- Reutilización /valorización del patrimonio existente en el ámbito

A.3.- Integración de los espacios libres y equipamientos propuestos con el resto de la ciudad

A.4.- Soluciones de conectividad, apertura y acercamiento de la ciudad al mar

A.5.- Esquemas de ordenación

B.- MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

B.1.- La mejora de la movilidad en el actual frente urbano

B.2.- El puerto como infraestructura de movilidad

C.- SOSTENIBILIDAD

C.1.- El espacio portuario como ecosistema

C.2.- El espacio portuario en el metabolismo urbano

C.3.- El balance energético de la transformación portuaria

C.4.- Resiliencia ante los efectos más previsibles del cambio climático

D.- MODELO ECONÓMICO

D.1.- Factor de localización de las actividades

D.2.- Estrategias de actuación.

D.3.- Análisis económico

E.- PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En el año **1.208**, el Rey Alfonso IX, ordena la refundación de la ciudad de A Coruña, después de que los habitantes de la antigua Brigantium, se hubieran retirado al abrigo de la Ría del Burgo para soportar mejor los continuos incidentes bélicos.

En el año **2.018**, la ciudad se plantea alternativas de ordenación para el futuro, justo a las puertas de la desaparición del tráfico rodado, tal y como lo hemos conocido hasta la fecha.

Un breve análisis gráfico, evidencia la desproporción de la superficie que la ciudad actual pone al servicio de la maquinaria automovilística.



Además del factor cuantitativo, resulta mucho más grave la incidencia CUALITATIVA, que ha tenido en el diseño de la ciudad ha tenido el fenómeno automovilístico.

El resumen es sencillo:

En el año 1.208, no había automóviles y si existía la ciudad.

En el año 1.818, no había automóviles y si existía la ciudad.

En el año 1.918, había algún automóvil en la ciudad.(3 o 4)

En el año 2.018, la ciudad está OCUPADA por el automóvil.

En el año 2.038, el automóvil como hoy lo conocemos, habrá desaparecido.

Y la ciudad,..... será otra.

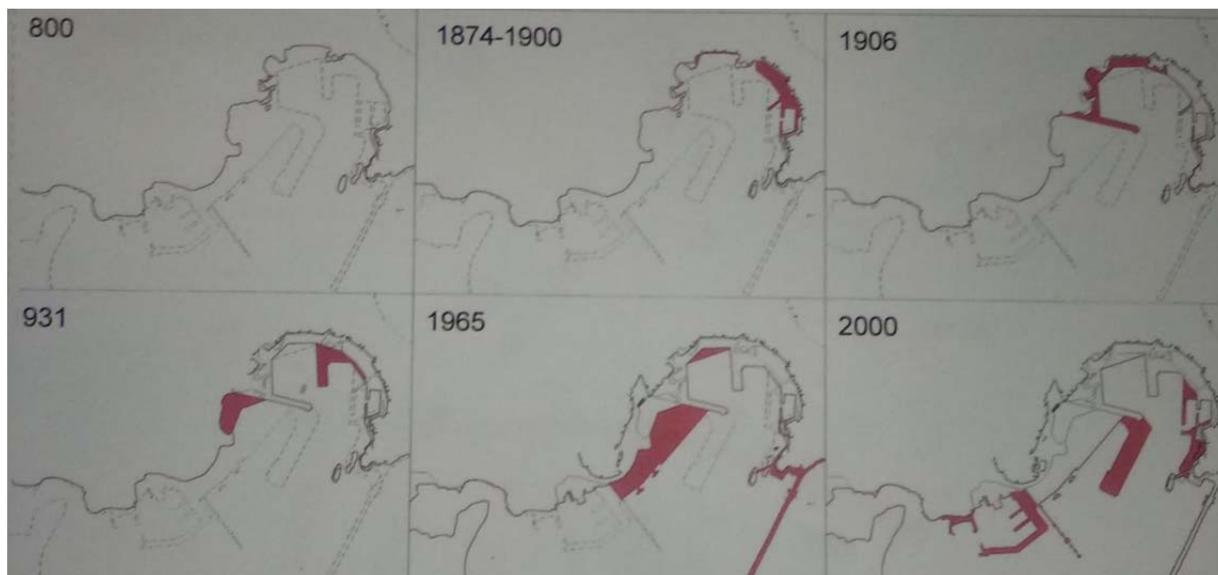
1.- EL PUERTO EXTERIOR

En el año **2.018**, la ciudad parece haber asumido la necesidad de tomar conciencia de lo que supuso la decisión de una nueva instalación Portuaria fuera del tejido urbano consolidado.

Esta realidad, supondrá la liberación de una superficie altamente significativa para el futuro de la ciudad, que se ubica precisamente en la fachada marítima de la ciudad.

Durante siglos, Puerto y Ciudad, crecieron juntos en una simbiosis dinámica. Fue precisamente el crecimiento de ambos organismos, uno de los factores esenciales, que vino a complicar la convivencia entre Puerto y Ciudad.

Además de sus respectivos crecimientos, la cualidad cada vez más industrial de las actividades portuarias, resultaba difícil de compatibilizar con la plácida vida urbana.



Esas diferencias acabaron por solventarse hace escasos 20 años, con algo inimaginable solo unas décadas atrás.

Una VALLA que SEPARABA A LA CIUDAD DE SU MAR, Y DE SU PUERTO.
¡¡¡¡¡Cousas veredes!!!!!! Que diría algún vello se levantase a cachola.

Quien hubiera podido imaginar, hace solo 60 años, que la ciudad de A Coruña, estaría separada de su PUERTO, por una “bonita” valla de hormigón y acero.
¡!!!!!!!! Mira tí que cousas!!!!!!!!!!!!, UNA CIUDAD PORTUARIA SEPARADA DE SU PUERTO

2.- EL AUTOMOVIL Y EL PUERTO EXTERIOR JUNTOS

En el año **2.018**, de repente somos conscientes que hay dos cosas que pasarán a ser historia, lenta pero inexorablemente.

Para algunos será muy rápido, para otros será muy lento, pero la realidad es que esas dos cosas van a ocurrir con toda SEGURIDAD.

- La temporada de PROTAGONISMO del vehículo automóvil en la ciudad se termina de modo inexorable.

- Las actividades portuarias NO COMPATIBLES, con la vida urbana futura, están condenadas a desaparecer. Por lo tanto, las separaciones físicas entre PUERTO y CIUDAD perderán cualquier sentido lógico.

2.1.- Consecuencias para el futuro de la ciudad y principios básicos de actuación para una propuesta futura

Cualquier diseño o programa de planificación de futuro urbano de la ciudad, debe de contemplar, muy en primer plano, estas dos circunstancias anteriormente citadas.

2.1.1- Asunto Automóvil

1.- El automóvil, no debe ser en ningún caso el elemento PATRON, para el diseño de los trazados de nuestras calles y espacios urbanos.

2.- Durante las últimas décadas hemos asistido, al continuo y constante fracaso de todos y cada uno de los experimentos tendentes a intentar compatibilizar el automóvil y la vida ciudadana en contextos urbanos con preexistencias.

3.- Tristemente, hoy podríamos reconocer, que la mayor parte de las inversiones realizadas para facilitar el mejor tránsito de los vehículos a motor, o coches. Han resultado inútiles y han fracasado en sus pretensiones iniciales.

Ahora, estos espacios, tienen que ser transformados para servir a una movilidad urbana, cuya base ya **NO** será nunca el automóvil privado, al menos como lo conocemos.

4.- Por lo tanto, cualquier inversión futura en este ámbito, será adecuadamente ponderada, desde criterios de accesibilidad general al sistema ciudad.

5.- Por el contrario, si hemos de seleccionar un PATRON, que comande y aporte las directrices del diseño futuro de la ciudad, este no será otro que el SER HUMANO. Y desde el punto de vista de la movilidad urbana, hablamos siempre, de un SER HUMANO esencialmente CAMINANTE o PEATON.

2.1.2.- Asunto Puerto Exterior

1.- La construcción del Puerto Exterior, permite liberar al actual Puerto, de todas las actividades que resulten incompatibles con la vida urbana de la ciudad. Por tanto, serán desplazadas todas aquellas actividades, molestas e insalubres y por supuesto peligrosas desde el punto de vista medioambiental.

2.- Se consideran actividades compatibles, todas las relacionadas con la Náutica deportiva, comercial turística, en todos los tamaños y las actividades pesqueras de las flotas de bajura y cerco, así como las de distribución y comercio de productos del mar.

3.- La superficie portuaria liberada, aparte de los usos ya citados, estará destinada a complementar las necesidades de la ciudad, en el sentido más amplio de la palabra. Siendo esta su vocación prioritaria.

Entre los que sin carácter de exclusión podemos citar:

Zonas Verdes, Servicios Públicos, Equipamientos de todo tipo, Equipamientos Comerciales, Hostelería en General, Centros de Investigación, Educativos, Culturales y Deportivos, Centros de Negocios etc.

No se descartan los usos residenciales, porque pueden ser especialmente necesarios disponer de ellos en operaciones de re-estructuración urbana de esta complejidad

4.- Las nuevas superficies disponibles para el tejido urbano de la ciudad, estarán estructuradas de forma que establezcan relaciones con los HITOS referenciales del trazado urbano existente.

Se reservará una parte de la superficie liberada, para destinarla a operaciones de re-estructuración urbana, dentro del tejido de la ciudad, para solucionar problemas de trazados urbanos conformadores de nuevos esquemas de movilidad.

5.- Se reservará una parte importante de la superficie liberada para la generación de espacios arquitectónicos de edificios de nueva TIPOLOGIA, que responderán a demandas de la nueva era digital y de las nuevas formas de transmisión de conocimiento y ocio.

Una de estas áreas, (la de mayor superficie), será destinada a la recepción e instalación de un CATALIZADOR SOCIOLOGICO, imprescindible para la comprensión, captación, concienciación, e internacionalización del proceso urbano que sufrirá la ciudad.

3.- CONTENIDOS REQUERIDOS POR EL PLIEGO

A.- INTEGRACIÓN URBANA ENTRE PUERTO Y CIUDAD

La integración urbana que se propone, está construida sobre una serie de conceptos URBANOS BASICOS de la propuesta.

A partir de estas bases teóricas, la plasmación formal se ejecuta utilizando como instrumento la GEOMETRIA BASE de la ciudad.

CONCEPTOS URBANOS BASE

.- Pretendemos una ciudad para los peatones, y consideramos que no tiene sentido alguno pensar en permanecer en una continuidad de casi 50 años, gastando millones de euros para que cuatro latas con ruedas nos fastidien la vida y la salud. Hemos tirado cientos de millones, para obtener 20 kms/hora para desplazarnos dentro del tejido urbano.

El tráfico rodado ocupa hoy el 50% de la superficie de la ciudad. Mal negocio.

.- La ciudad carece de una estructura perceptible para las personas. Lo curioso es que algún día existió, hoy está perdida. Predominan las autopistas, los pasos elevados, los túneles, los BYPASS etc. Etc. En esta ciudad hay más infraestructuras civiles dedicadas a potenciar la velocidad del tráfico que en HONG KONG.

.- Resulta llamativo, que esta IMPOSIBLE PERCEPCIÓN DEL CONJUNTO URBANO PARA LOS PEATONES, se produzca en un territorio con unas características geográficas muy potentes y acusadas, que sin embargo solo es perceptible desde el aire. Toda esa POTENCIA geográfica y paisajística, se evapora en cuanto el peatón se pone a caminar entre AUTOMOVILES y las estructuras construidas a su servicio.

.- La situación es tan grave, que el TRAFICO RODADO, ha conseguido ocultar o dejar en segundo plano, cosas tan grandes y tan gordas, como el PUERTO, o la estación de trenes.

.- La aportación de superficies derivadas de la liberación portuaria y de la peatonalización de al menos el 20% de las áreas destinadas al tráfico. Pone a disposición de la ciudad, un total de unos 4 millones de m2.

.- Esa superficie debe de destinarse a generar y/o recuperar LA ESTRUCTURA RECONOCIBLE DE LA CIUDAD.

.- La nueva movilidad futura, estará basada precisamente, en los transportes del futuro. Esta es una ciudad portuaria, por tanto, el AGUA, el TREN y el AIRE, serán los afluentes de tráfico y transporte urbano, Desde el punto de vista urbano, el AIRE, se transformará en TREN. El automóvil, será secundario por definición, y nunca será prioritario. En cualquier caso, siempre restringido, en el ámbito urbano.

.- Las conexiones urbanas, peatonales o supletorias, entre los grandes centros de transporte, son básicas y deben de formar parte de la NUEVA ESTRUCTURA URBANA DE LA CIUDAD. Si no existen ahora, es OBLIGATORIO generar esas conexiones.

.- En esta ciudad, el TAMAÑO, su GEOMETRIA, y la nueva disponibilidad de los terrenos portuarios. Son elementos que facilitan enormemente el tráfico peatonal, si se eliminan los inconvenientes que ahora mismo tienen que sufrir los que desean una ciudad mucho más tranquila y relajada.

.- El manejo de estos conceptos o de esta filosofía. Permitirá recuperar la vida de la ciudad en unas condiciones de habitabilidad solo comparables al período anterior al 1918.

LA PLASMACION FISICA DE ESTOS CONCEPTOS

.- La metodología para transformar en una realidad urbana, los conceptos anteriormente expuestos, consiste en la utilización de las técnicas habituales de la ciencia urbana.

En este caso, la combinación del análisis Geométrico de la estructura urbana en estudio, con una perspectiva histórica de la generación de la ciudad, nos aportan una sólida base para asentar la propuesta.

.- El primer viaje geométrico por los trazados de la ciudad actual, resulta un poco agobiante. Sin embargo, en un trazado urbano, sobre el que han pasado SIGLOS de vida, siempre hay elementos que ni tan siquiera la brutalidad de nuestro progreso desmedido son capaces de borrar.

.- La vitalidad, permanencia, longitud y claridad del trazado de tres elementos estructurantes de la ciudad permanentes a lo largo de la historia. Son a nuestro juicio los que resuelven casi sin esfuerzo alguno, la CONEXIÓN con las áreas de suelo que se van a liberar.

Estos tres elementos son los siguientes:

1.- El eje de la antigua carretera de Castilla

2.- El ismo entre la ciudad Vieja, Pescadería y el Ensanche. Hablamos de JUANA de VEGA

3.- El camino del antiguo borde costero, que desde Juana de Vega sale hacia los Castros, pasando por la Palloza, en el recorrido al interior de la Ría del Burgo. Lugar de refugio de los coruñeses durante siglos.

El encuentro con la orografía de los Castros, en la cuenca del Río Monelos, conforman lo que hemos llamado el TRIANGULO de las TRES CIUDADES.

.- Curiosamente, el eje Juana de Vega, es la frontera sobre la que se ha apoyado durante siglos la Coruña de la Ciudad Vieja y la Pescadería.

.- Alfonso Molina, es el eje sobre el que la ciudad creció hacia el Este y al Oeste. En ambos casos de la planeidad de este eje central (cuenca del Río Monelos), la ciudad ha tenido que crecer, escalando los Castros y Santa Margarita.

En su recorrido hacia el centro de de la ciudad, Alfonso Molina, deja a la izquierda la Estación de San Cristobal, y acaba por encontrarse con Juana de Vega , un poco

después de ver la costa y cruzarse con la Avenida del Ejército, que en un tiempo era frontera marítima.

Al Este, el encuentro con la orografía acaba por producir el tercer lado del TRIANGULO, cuyo vértice interior es precisamente la Estación de San Cristobal.

.- La realidad es que la conformación de este TRIANGULO. Encierra en su geometría la llave de la operación de conexión con las zonas portuarias que se van a liberar.

.- Combinando este espacio, con la potencia de Alfonso Molina y la siempre permanente Juana de Vega, se consigue ordenar la estructura urbana de la parte central de la ciudad de las tres ciudades.

.- Por su parte, la prolongación del Eje de Alfonso Molina, y llegando con ella hasta Juana de Vega, genera una enorme cantidad de espacio urbano peatonal conectado directamente con la ciudad que ya existe, y permite la inmediata conexión con las zonas peatonalizadas de la Marina y el Parrote.

.- Alfonso Molina, sería ahora la cuerda del Arco conformado por las alineaciones de la fachada actual de la ciudad en Linares Rivas y los Cantones.

Por otra parte, para integrar tenemos que eliminar barreras y por tanto el primer ejercicio es eliminar la valla existente entre el puerto y la ciudad. Este elemento es el factor común en prácticamente toda la intervención, a excepción de la zona del Parrote- Marina, zona que con la actuación realizada ha logrado conectar de nuevo la ciudad con el mar siendo por tanto el ejemplo a seguir.

Con ese objetivo, la intervención que planteamos es una ciudad a cota única, una ciudad MONOPLANO, sin BYPASS. Un plano en el que no existen bordes, ni desniveles. Se trata de una lámina continua que se va introduciendo entre las grandes vías de la ciudad, cosiéndola y afianzándola. De ese modo la integración escapa de las autonomías espaciales buscando el asociacionismo de los espacios y por tanto de todo el borde marítimo.

A.1.- Usos propuestos para la zona de estudio:

El desarrollo y la especialización de las actividades portuarias y marítimas actuales, separan a la ciudad del puerto. No hacen más que poner barreras entre el ciudadano y el mar. Esto ya se entendió cuando se decidió trasladar las actividades más molestas y peligrosas al puerto exterior y ahora se trata de dar un paso más.

Dentro del ámbito de actuación, interesa separar usos de tal manera que no se generen nuevas barreras. Nos interesa comprimirlos e identificarlos físicamente para diseñar una estrategia global de la actuación.

Actualmente, los usos que más se identifican son los relacionados con la Estación marítima, con las actividades urbanas y con la actividad pesquera e industria relacionada. De ese modo diseñamos y zonificamos el borde litoral, proponiendo tres grandes áreas de actuación:

Zona del dique de abrigo. Al objeto de no generar barreras, y motivado por los controles herméticos que esta actividad genera, entendemos que la estación marítima debe estar situada fuera del entorno urbano.

Borde Urbano. Recuperamos el espacio urbano y lo entregamos a los usos de la ciudad, desde el Parrote hasta el actual puerto pesquero.

Puerto pesquero. Manteniendo el uso debemos integrarlo con la ciudad utilizando elementos que atraigan al ciudadano.

La integración urbana de este modo, se formula desde diferentes estrategias:

A.1.1.- Para el primer caso, como transición entre las actividades característicamente portuarias y las característicamente ciudadanas, por la que la distribución de los usos en el suelo progresivamente transite de una a otra condición, beneficiando al conjunto una sucesión de situaciones intermedias, compartidas por el puerto y la ciudad.

A.1.2.- Para el segundo caso el empleo del suelo se destina a ordenar y equilibrar los déficits dotacionales específicos de cada parte de la ciudad al lado de su correspondiente trecho de frente litoral portuario.

A.1.3.- Para el tercer caso los usos portuarios y ciudadanos no se mezclan pero si los queremos dotar de una contigüidad sinérgica. En este caso potenciaremos el uso portuario con el de la restauración como nexo de unión y que provoca un foco dinamizador, preservando y apostando por un espacio portuario fuerte y legible como pieza urbana e infraestructura.

El borde litoral se adapta por tanto a las necesidades de los usos que se proponen suavizándose o rigidizándose su tránsito al mar, de acuerdo a la situación que se defina.

A.2.-Reutilización /valorización del patrimonio existente en el ámbito

La propuesta aquí planteada, se plantea conservadora con las edificaciones existentes en la zona 1. No así con la actividad portuaria, tanto de esta zona como de las contiguas en las que el uso se altera notablemente, trasladando toda la actividad a la zona donde se sitúa el actual puerto pesquero.

Dada la escala de este trabajo, el planteamiento no puede bajar al detalle que plantea el pliego: *“El reconocimiento de las instalaciones portuarias como patrimonio cultural, comporta que las propuestas evalúen críticamente el centro de gravedad de su valor patrimonial: uso, localización, imagen, **distinción entre partes originales y reproducciones**, etc.”* entendiéndose por este equipo que se trata de una expresión de intenciones.

Así, no nos podemos olvidar de dónde venimos y en ese sentido resultará atractivo la mezcla de elementos fabriles con los espacios públicos que se proponen. La presencia de instalaciones portuarias, las portentosas grúas, alguna incluso perfectamente rehabilitada hoy en día, son imágenes que no podemos perdernos. Por otro lado las edificaciones que se mantienen, tendrán de usos en consonancia con el valor por el que son reconocidos, así como activos en la integración con la ciudad.

El resto de construcciones fabriles, serán estudio de análisis y recuperación según el plan de ordenación se vaya detallando, pero insistimos que un concurso de ideas como el que aquí se plantea, no puede ser el documento apropiado para ello.

A.3.- Integración de los espacios libres y equipamientos propuestos con el resto de la ciudad:

Como bien se dice en el pliego de bases aportado, las diferentes dotaciones de espacios verdes, de edificios dotacionales e incluso edificios públicos, se abordan como herramientas de articulación entre los usos más cívicos y los productivos y portuarios, de tal manera que beneficien a ambos.

La propuesta existente hoy en los jardines de Méndez Núñez, se considera válida como concepto extensivo. Si bien se redefine la sección viaria al objeto de que cobre realmente importancia el ciudadano y la peatonalización y no la circulación del automóvil.

Se utiliza la presencia de edificios y estructuras "hito" para integrar la conectividad entre las diferentes zonas.

El dimensionamiento de los espacios libres, cobra gran dimensión a partir de la Fábrica de Tabacos, al objeto de que sirva para recoger las actividades que más espacio puedan precisar sin alterar el ritmo de la ciudad.

A.4.-Soluciones de conectividad, apertura y acercamiento de la ciudad al mar:

Como criterio de intervención siempre se puso en primer lugar que el elemento que interrumpía el acercamiento de la ciudad al mar, era la valla existente para proteger las actividades del puerto respecto a las de la ciudad.

El ejercicio reflexivo trata de eliminar esta barrera y extender una lámina, como si de un fluido autonivelante se tratara, que corrija desniveles, que pule bordes y que establezca una nueva plataforma donde diseñar la nueva relación entre la ciudad y el mar, entre el ciudadano y su ciudad.

Esta plataforma se trata a nivel de pavimentos, de zonas verdes y en la disposición de arbolado y va generando elementos de conexión entre todas las zonas.

Las opciones que se diseñan, tratan de formular ese acercamiento entre mar y ciudad:

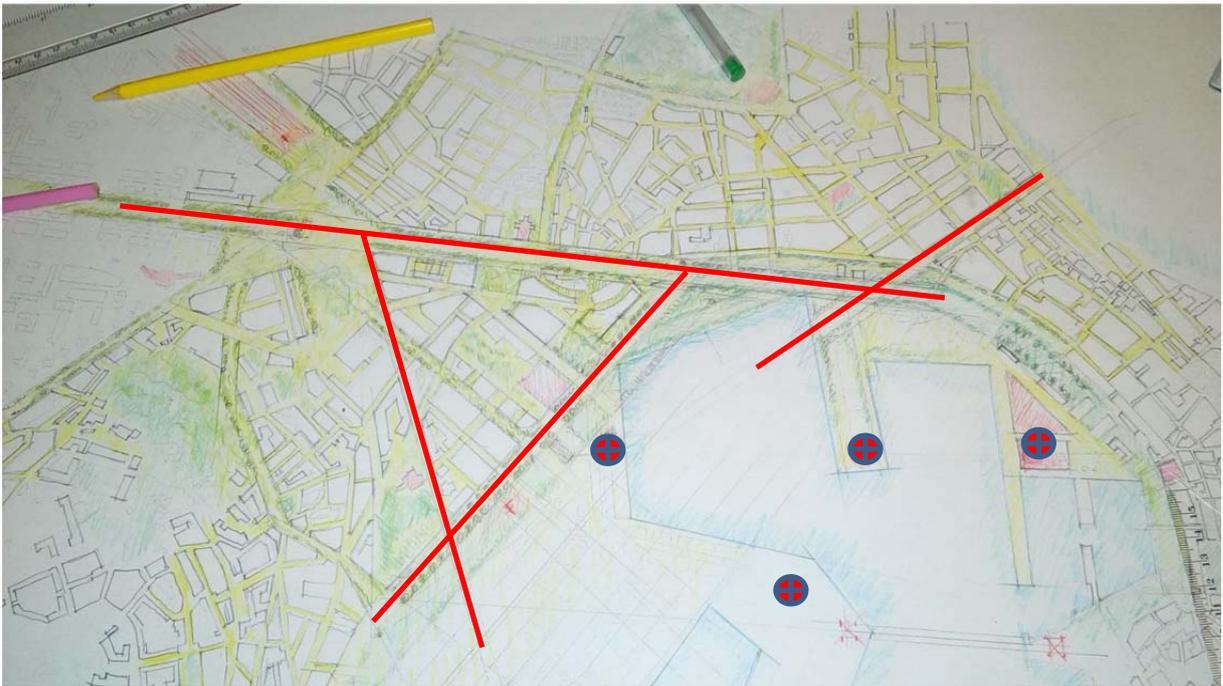
A.4.1.- Acercar la referencia al mar, de tal manera que éste se adentre en la ciudad. La operación física que más literalmente obedece a tal idea es facilitar y mejorar la percepción de la lámina de agua desde el interior del tejido urbano. Para ello se potencian las vías que desembocan al mar, generando pautas tanto a nivel de pavimento como en altura, que marcan esos registros.

A.4.2) El acercamiento que parte de la ciudad penetrando en continuidad dentro del suelo portuario. Como procedimiento de colonización amplía y diversifica el perímetro de contacto con el espacio del puerto. El pavimento penetra en las vías y va indicando paulatinamente su presencia.

Eje perimetral de comunicación, con un amplio espacio peatonal intercalado por un transporte público adecuado e integrado. Los aparcamientos disuasorios así como el progresivo enterramiento del tráfico superficial, cobran ahora todo el sentido, ofreciéndose una plataforma de relación ciudadana.

A.4.- Esquemas de ordenación:

Pasamos la goma a todas las barreras actuales y prolongamos las actuaciones ya hoy existentes.



Prolongamos y tratamos los ejes dinamizadores de la ciudad y proyectamos su trazado sobre la nueva plataforma. El borde litoral se adapta a las nuevas necesidades, se realizan las conexiones que se van solicitando y el esquema se ordena.

Se reconocen fácilmente los sistemas:

A.5.1. Las tramas de crecimiento. Es el sistema más común dentro de los tipos de crecimiento urbano reglamentado del último siglo. El momento de mayor radicalidad en la transformación que desencadena está en su episodio fundacional (el trazado). Pero eso también lo revela como el procedimiento en el que las infraestructuras de urbanización más poder toman para marcar y guiar la transformación.

A.5.2. Los sistemas de penetración. Tienen por característica más específica centrar la colonización en el contacto con lo existente y en la directriz que aquella adopta. Conceptualmente son los procedimientos cuyo desarrollo tiende siempre a una mayor integración, o al menos un mayor perímetro de contacto.

A.5.3. Procedimientos de infiltración. La transformación física es selectiva y las acciones, de carácter puntual. Bordes que se prolongan, espacios que se amplían, iconos que relacionan.

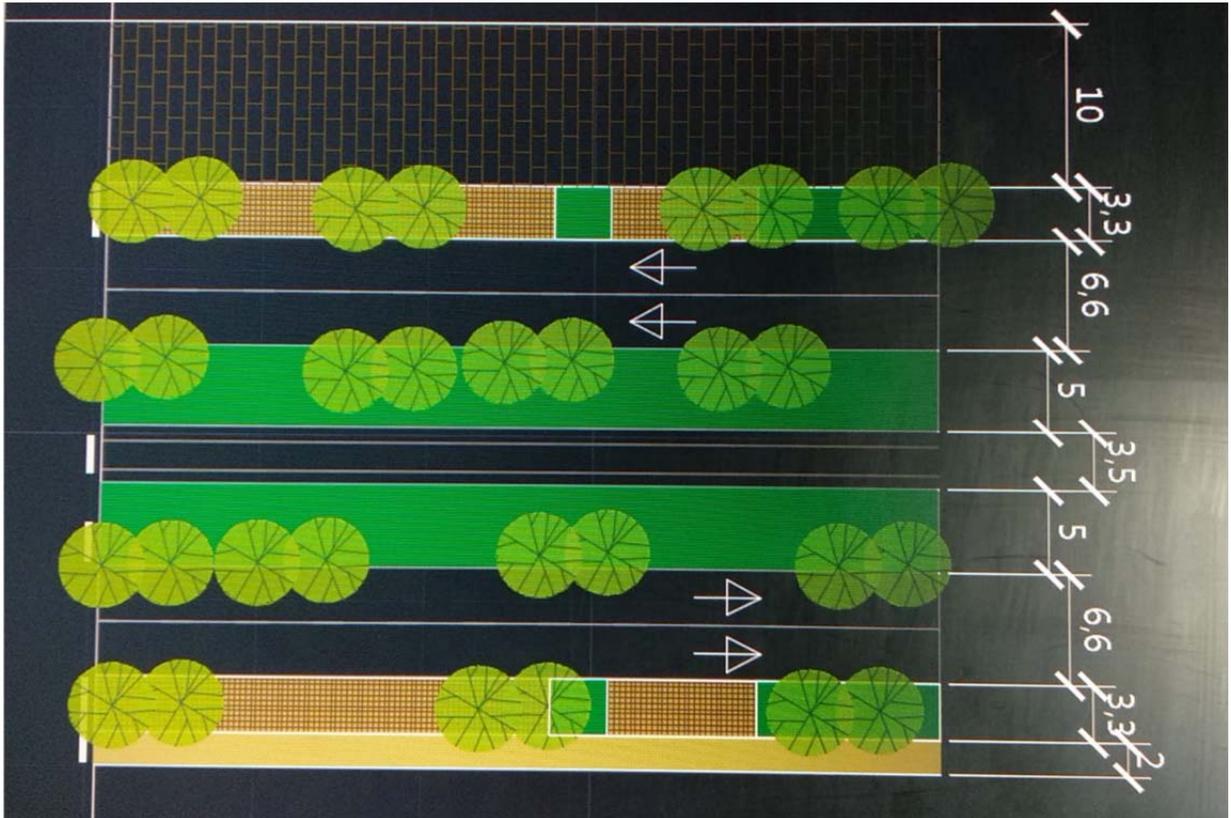
B.- MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Como se expone en el pliego aportado, para clarificar el proceso de valoración hace falta distinguir dos dimensiones de la movilidad *que, pese a la estrecha relación mutua, conviene evaluar por separado:*

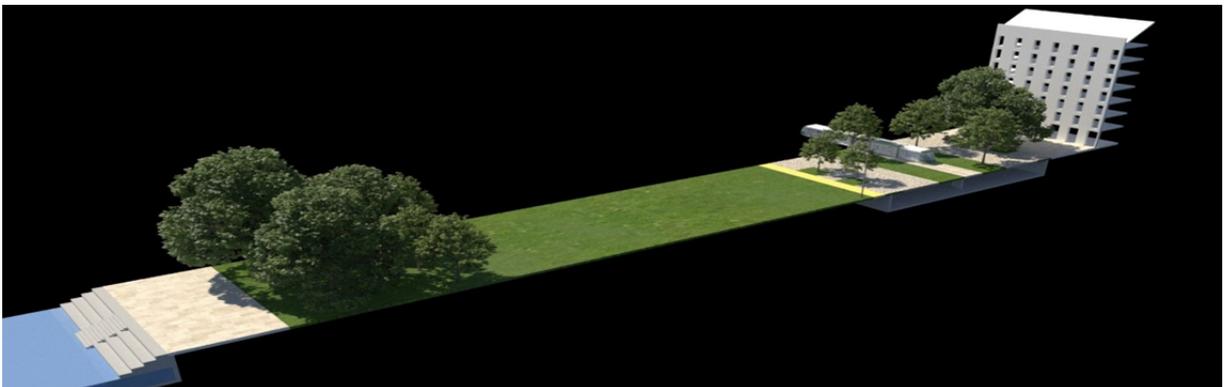
B.1.- La mejora de la movilidad en el actual frente urbano:

Con la puesta en servicio de la zona Marina-Parrote, se ha puesto de manifiesto que es posible combinar el tráfico con la peatonización sin que ello lleve consigo el establecimiento de barreras.

Esa es la idea que potenciamos. Tomando la cual dimensión en la zona del Obelisco, la trasladamos al resto de la actuación, generando una banda peatonal de 10 metros de ancho en toda la zona en contacto con las edificaciones.



Se diseñan carriles auxiliares de servicio, de transporte público y de carril bici, siendo la dimensión "sobrante", hacia al mar, completamente variable.
Esta disposición del tráfico en superficie, junto con la prolongación del soterramiento de los actuales viales, provocara el redimensionado del mismo.



En esta imagen se ve claramente como con las nuevas actuaciones, se ha rebajado considerablemente el flujo de tráfico .



B.2.- El puerto como infraestructura de movilidad:

La potenciación del eje de San Cristóbal con la ciudad, genera que en los terrenos ahora disponibles en la zona de San Diego, posibiliten la generación de un intercambiador urbano del que ahora carece la ciudad.

Así mismo es factible y necesaria, acompañar la actuación con un gran aparcamiento subterráneo con función disuasoria, para que el transporte urbano mediante metro ligero, cobre mayor eficacia.

Esa misma traza provoca la conexión entre el puerto y la zona nueva del Parrote, mediante una pasarela peatonal móvil que permita así mismo el tránsito de las embarcaciones de recreo a la zona del puerto urbano de A Coruña y provoque que los tiempo de conexión entre esta parte de la ciudad y la ciudad vieja, se queden a escasos 10 minutos.

C.- SOSTENIBILIDAD

C.1.- El espacio portuario como ecosistema:

Como bien se plantea en este pliego, *la condición tierra - mar caracteriza el puerto como ecosistema que se inscribe en una unidad geográfica mayor de análoga identidad ecológica y característica dentro de los paisajes costeros: la ría. Por encima de ésta, está la estructuración de las rías en forma de arco (ártabro).*



Los terrenos del puerto, pasan a ser el elemento dinamizador de la ciudad, actuando como cinturón verde, que se entrega suavemente al mar. Su disposición y dimensionamiento, permite su continuidad tanto en la conexión del Parrote con el actual Paseo Marítimo, como su conexión con la ría del Burgo.

C.2.- El espacio portuario en el metabolismo urbano:

El puerto como zona donde se concentren las actividades públicas y conecte las diferentes zonas de la ciudad.

C.3.- El balance energético de la transformación portuaria:

Como ocasión para descontaminar suelos y fondos para la transformación portuaria, explotándolo en actuaciones lúdico deportivas que oxigene a la ciudad y al ciudadano.

C.4.- Resiliencia ante los efectos más previsibles del cambio climático:

El balance energético es claramente positivo, al reducir la cantidad y calidad del tráfico existente, yendo a transporte público con sistemas de acumulación de energía que posibilite incluso la no instalación de catenarias y favoreciendo la peatonalización e intensifique el uso del carril bici.

D.- MODELO ECONÓMICO

D.1.-El factor de localización de las actividades.

Ta l y como figura en el pliego aportado, las actividades a ubicar en la zona de análisis, se pueden clasificar como:

1.- Usos que dependan de la centralidad metropolitana que rodea el espacio portuario, así como los vinculados al encadenado de centralidades menores (de barrio) al lado del puerto.

2.- Usos y economías que dependen o se benefician del puerto como intercambiador de transporte, o de la cercanía a la lámina de agua y a las embarcaciones.

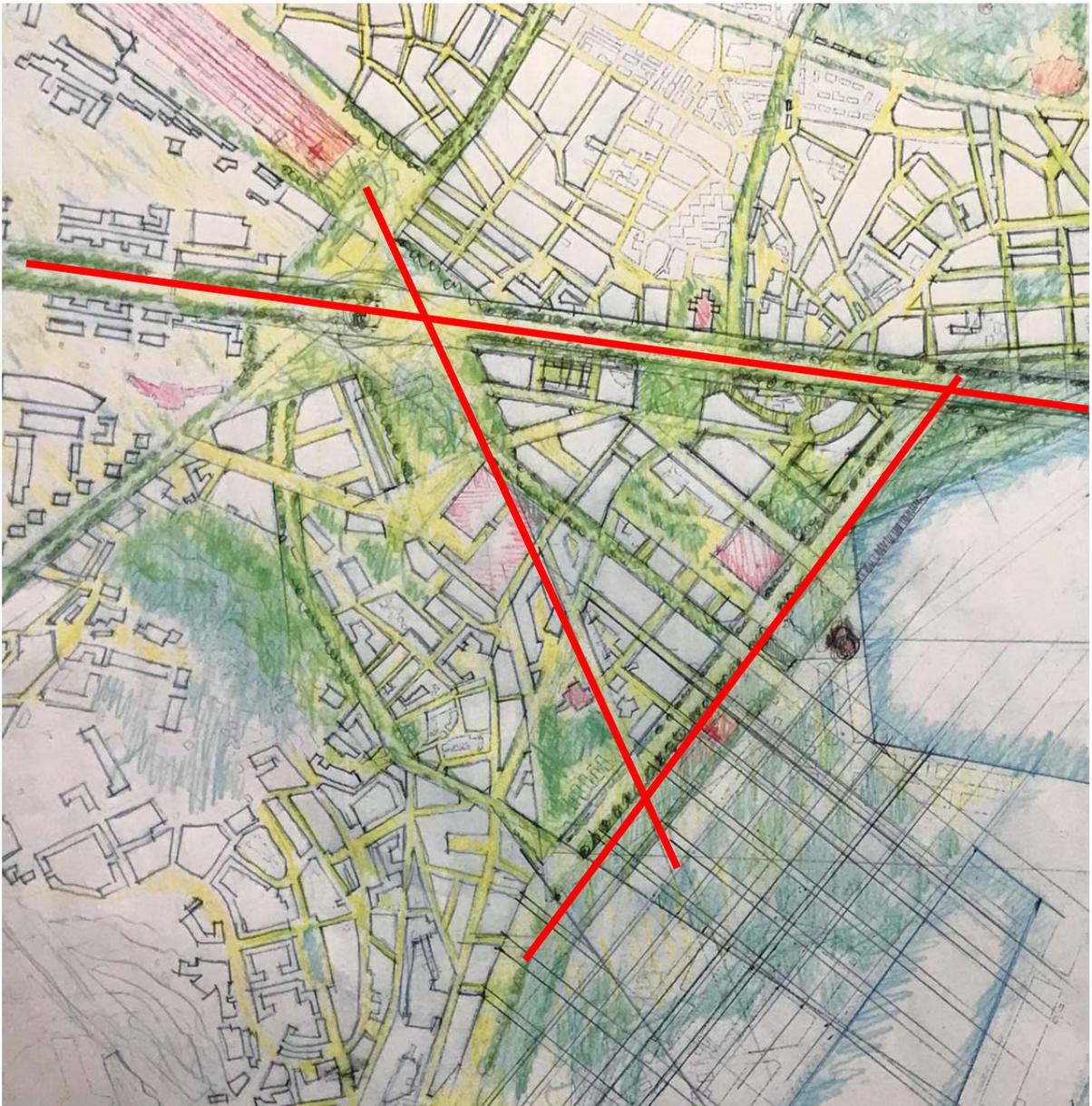
Nosotros añadiríamos uno nuevo que se vincula con aquellos:

3.- Usos que dependen de la disponibilidad de espacios, aportados por el puerto, que vienen a completar las carencias de la ciudad e implementar el elemento catalizador que atraiga mayor actividad a la zona (ya mencionado apartado 5 en el punto 2.1.2)

Con respecto a los primeros, desde el momento en que logremos mejorar la movilidad, ya expuesta en el apartado B.1, automáticamente se potenciarán.

Con respecto a los segundos, el traslado de la marina deportiva y la ampliación del número de amarres, a la zona centro de la ciudad, no solo generará la apertura de negocios especializados sino que supondrá un incremento en la demanda de estos servicios y de los que de ellos dependen, con la salvedad de que ahora su posicionamiento los hará mucho más cómodos y por tanto más atractivos.

Con respecto a los terceros, nos referimos a ese nuevo espacio que se genera



con acceso directo desde la estación de San Cristóbal, que comunica con la estación de San Diego, planteada ahora como intercambiador, que comunicará de manera sostenible con el centro de la ciudad, con la ciudad vieja o con la zona del puerto pesquero, cuyo planteamiento ahora se ve transformado uniendo la tradición, cultura pesquera, gastronomía y el turismo.



D.2.-Estrategias de actuación.

Es evidente que para la gestión de estas Estrategias de Transformación del Borde Litoral de la ciudad, se precisa de la creación de una Sociedad Pública o Consorcio, bajo un modelo de gestión privado.

Este Consorcio debería estar coparticipada por:

- Entidades públicas (Ayuntamiento, Puerto, Diputación etc.)
- Entidades privadas / socios institucionales

Con un peso proporcional del 70 % / 60% al 30% / 40% en función de las aportaciones, entendiéndose que la primera aportaría el suelo y los segundos capital.

Este Consorcio tendría como Objeto Social, el desarrollo y transformación urbanística del Borde Litoral de la ciudad, de acuerdo con los objetivos fijado en el Acta de constitución del mismo, debiéndose encargar de gestionar:

- El Plan Director
- Proyectos técnicos de urbanización
- Proyectos técnicos de edificación
- La financiación de todo el procedimiento
- La gerencia de todos los procesos.
- Los eventos generadores de demanda / desarrollos económicos para recuperar la inversión

Es este último apartado el que a nosotros nos inspiró especialmente, siendo conocedores que lo que precisa la ciudad es de nuevos elementos dinamizadores que provoquen un aumento de la demanda, así nuestra propuesta va encaminada hacia:

- La creación de eventos internacionales
- La creación de un museo de nueva generación

- Nuevas propuestas para la zona colindante con el puerto pesquero. Las nuevas tendencias económicas y sociales, pero sobre todo, para dar respuesta a los retos que tienen el sector pesquero y las localidades costeras; hacen necesario un impulso al crecimiento azul; y que tiene que ver con la economía azul, el turismo sostenible y el ecoturismo.

Estas propuestas las hemos meditado en sus líneas básicas, considerándolas viables tanto desde un punto de vista técnico como económico, estando en condiciones de proporcionar a nuestra ciudad, ese elemento catalizador que tanto precisa y que ahora ya puedo ubicarlo.

Dado el carácter estratégico de lo hasta aquí planteado, podríamos concretar más nuestra propuesta en el caso de que este Ayuntamiento considerase nuestra aportación a este concurso, merecedora de un mayor desarrollo.

D.3.-Análisis económico

Dadas las características de la propuesta solicitada en este Pliego, no cabe sino hacer una referencia gruesa a los números en que nos movemos.

Consideramos por tanto los siguientes valores:

- | | |
|--|-------------------------|
| • Superficie de actuación | 1.500.000m ² |
| • Coste Urbanización estimado | 200€/m ² |
| • Coste Obra Urbanizadora | 300.000.000€ |
| • Valor de repercusión estimado en la zona | 500€/m ² |

Para la recuperación del capital, la figura que debemos contemplar es la de un régimen de concesión por el que el Ayuntamiento recupere la inversión generada. Así si estimamos una rentabilidad anual del 5%, tendríamos que:

- | | |
|---|-------------------------|
| • Rentabilidad solicitada a la inversión | 15.000.000€/año |
| • Rentabilidad solicitada al suelo | 25€/m ² |
| • Metros cuadrado de edificabilidad resultante | 600.000m ² e |
| • Período de recuperación de la inversión / concesión | 20 años |

Si analizamos esta edificabilidad generada, tenemos que la disposición de los usos en una operación como la propuesta, conllevaría a considerar una distribución similar a:

- | | |
|---|-----------------------------|
| • Porcentaje destinado a Usos Residenciales | 30% = 180.000m ² |
| • Porcentaje destinado a Uso Comercial (1) | 15% = 90.000m ² |
| • Porcentaje destinado a Usos Culturales | 10% = 60.000m ² |
| • Porcentaje destinado a Usos Hoteleros | 10% = 60.000m ² |
| • Porcentaje destinado a Eventos | 35% = 210.000m ² |

(1)Dentro del uso comercial, vinculamos la superficie para la reorganización de los nuevos usos vinculados al sector pesquero)

Considerando que una actuación de este tipo, siempre tiene una componente importante de inversión pública y si esta la estimamos en un 30%, la simulación que nos saldría, con los mismos parámetros fijados anteriormente, serían:

- | | |
|---|-------------------------|
| • Rentabilidad solicitada a la inversión | 10.500.000€/año |
| • Rentabilidad solicitada al suelo | 25€/m ² |
| • Metros cuadrado de edificabilidad resultante | 420.000m ² e |
| • Período de recuperación de la inversión / concesión | 20 años |

Si analizamos esta edificabilidad generada, obtendríamos:

- | | |
|---|-----------------------------|
| • Porcentaje destinado a Usos Residenciales | 30% = 126.000m ² |
| • Porcentaje destinado a Uso Comercial ⁽¹⁾ | 15% = 63.000m ² |
| • Porcentaje destinado a Usos Culturales | 10% = 42.000m ² |
| • Porcentaje destinado a Usos Hoteleros | 10% = 42.000m ² |
| • Porcentaje destinado a Eventos | 35% = 147.000m ² |

(1)Dentro del uso comercial, vinculamos la superficie para la reorganización de los nuevos usos vinculados al sector pesquero)

Valores todos ellos asumibles y que deberían lógicamente, ser objeto de un análisis más exhaustivo que este documento no permite. En cualquier caso, si se puede ver, que con los registros planteados, si se puede introducir nuevas actividades limpias y generadoras de empleo y riqueza para la ciudad y su área metropolitana, basadas en la innovación y en la potenciación de las economías verde y azul.

E.- PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La dimensión de la actuación, provoca en si misma su organización en fases, de tal manera que se vayan adaptando poco a poco los diferentes espacios e infraestructuras de la ciudad. Esto conlleva en sí mismo que según se vaya avanzando, vayan surgiendo nuevas inquietudes en la ciudadanía.

Una vez tengamos las infraestructuras trazadas y en uso, la ocupación final de los espacios tendrá que ser susceptibles de acomodación a las inquietudes del momento. Decíamos al principio que en el 2038, el automóvil como hoy lo conocemos, habrá desaparecido, pero la ciudad prevalecerá y sus dotaciones públicas, sus concesiones de uso de suelo se tendrán que adaptar a la decisión colectiva.